Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2014

Table of contents

The Board 4

Message from the Chair..... 5

Organized Chart..... 6

Financial Information 2014 7

Applications Received..... 8

Special Authorities Processed..... 9

Applications Received by Region..... 10

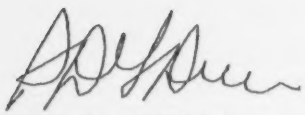
Summaries – Reasons for Decisions..... 11

To: The Honourable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2014.

Respectfully submitted,

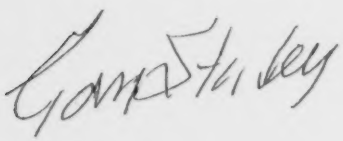


Steven Del Duca
Minister

To: The Honourable Steven Del Duca
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2014.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2014)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Part-Time Member, Ottawa

Message from the Chair

Since its creation in 1955, the Ontario Highway Transport Board has administered both provincial and federal legislation – the *Ontario Highway Transport Board Act*, the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal) – overseeing market entry control, licensing and administration of all economic enforcement and sanctioning activities related to for-hire intercity public vehicles.

Under this legislation the Board receives two types of applications; applications for new or extended authority and applications, filed by interested parties, alleging a contravention of the legislation. The Board remains, today, as an independent adjudicative and regulatory entity functioning independently and at an arm's length relationship with the government.

Although the Board operates with mainly part-time administrative staff it continues to strive to control costs and serve the public and its stakeholders in a timely fashion. All time deadlines in the Board's Business Plan are always met; in fact, most decisions are issued prior to the two week target.

It is the Board's goal to simplify the application process for our stakeholders. In any confrontational situation, the Board staff attempts to guide the parties toward a solution rather than incur the cost and time of either a written or a public hearing.

If a hearing is necessary, the Board's costs are kept to a minimum as the legislation allows the Board to assess the parties involved with hearing-related costs. These recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

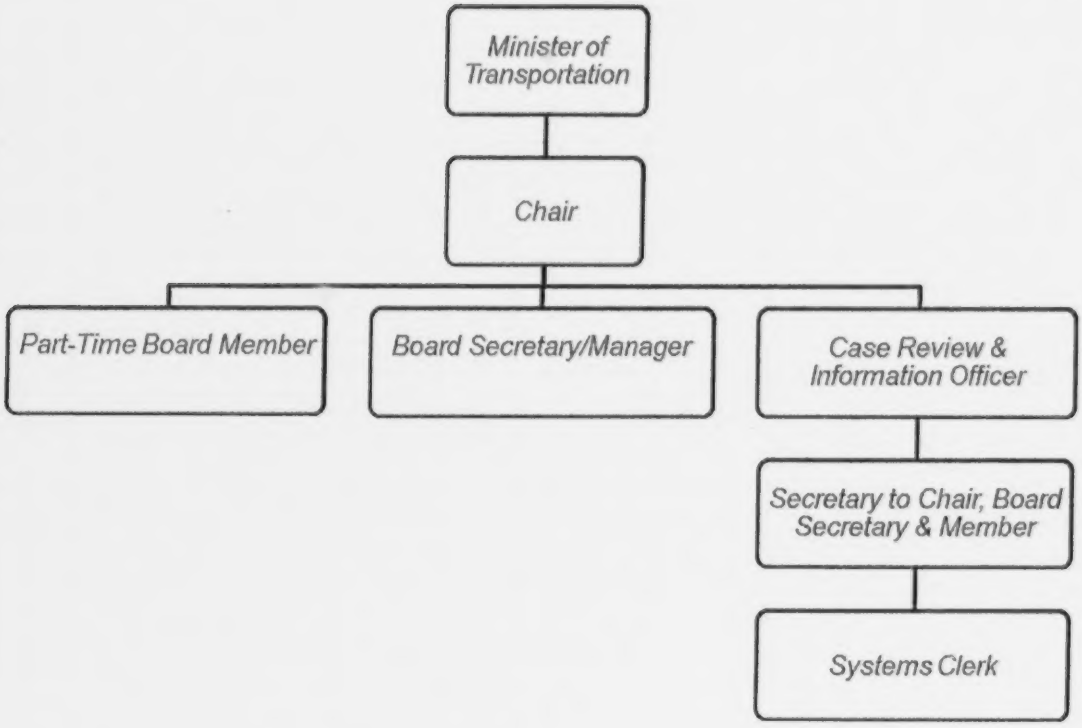
To accommodate our stakeholders, the Board is very flexible and will hold the hearing at any venue in the province; holding night-time hearings to allow the general public to appear in support of an application.

The Board will continue to serve the public in an efficient manner to ensure that the for-hire inter-city public vehicle system in the Province of Ontario operates to the benefit of the public. As always, in all matters, the safety of the travelling public is paramount in the concerns and practices of the Board.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2014)



FINANCIAL INFORMATION

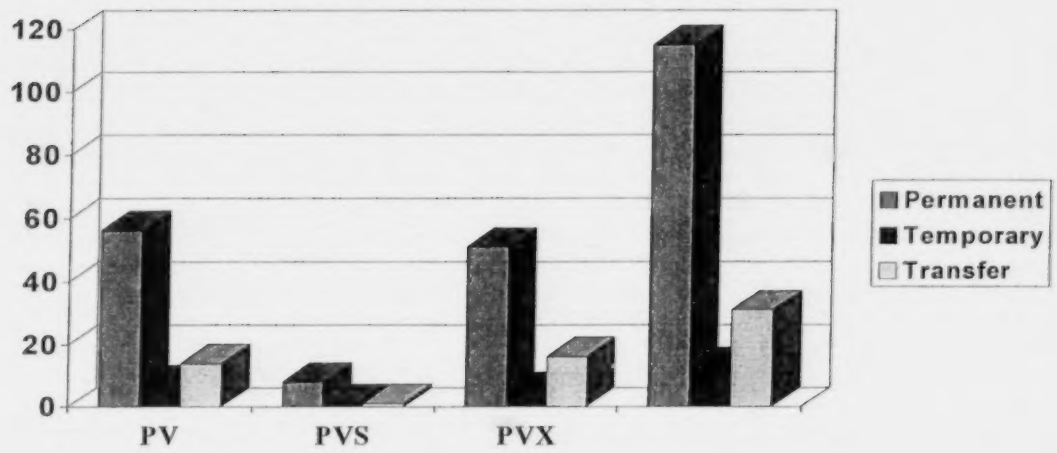
Revenues/Recoveries		**2014**	**2013**
Filing Fees		$ 60,253	$ 54,368
Special Authorities		3,885	4,295
Costs Recovered for Hearings		12,741	12,395
U.S. Exchange		522	-46
	Total	**$ 77,401**	**$ 71,012**

Expenses			
Salaries		$ 422,269	$ 416,974
Travel and communication		14,106	11,002
Equipment and supplies		23,475	25,129
	Total	**$ 459,850**	**$ 453,105**

Net Cost of Board's Operations	**$ 382,449**	**$ 382,093**

Note: Revenues/Recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

Applications Received

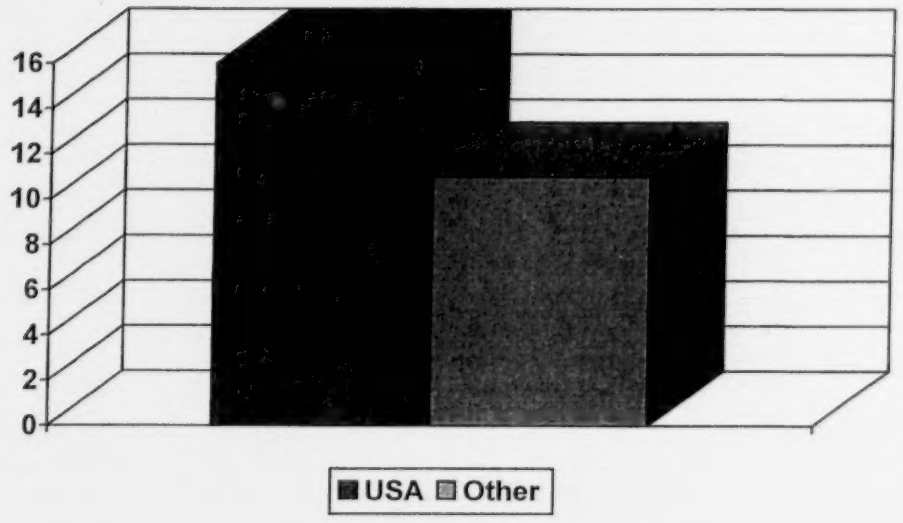


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	56	8	51	**115**
Temporary	7	1	5	**13**
Transfer	14	1	16	**31**
TOTAL	**77**	**10**	**72**	**159**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	16
Other Provinces	11
TOTAL	**27**

Applications Received by Region

Outside Ontario	20
Alberta	1
Manitoba	2
Québec	5
U.S.A.	12

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	70
Barrie	1
Durham	3
Halton	17
Niagara	3
Peel	16
Toronto	20
York	10

Northern Region	13
Cochrane	3
Muskoka	6
Parry Sound	4

Northwestern Region	2
Thunder Bay	2

Eastern Region	36
Frontenac	5
Hastings	3
Lennox & Addington	2
Ottawa	4
Peterborough	5
Prescott and Russell	7
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	8

Southwestern Region	18
Brant	1
Bruce	3
Essex	1
Huron	2
Middlesex	1
Perth	2
Simcoe	2
Waterloo	6

Summaries – Reasons for Decision

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2014 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its office, telephone: 416-326-6732 or via e-mail at ohtb@ontario.ca.

Public Vehicles Act	***PVA***
Motor Vehicle Transport Act	***MVTA***
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("TWI")** **File No: 14198**
Peterborough, ON

Intervenor: Greyhound Canada Transportation ULC ("Greyhound")

Application: Trentway requested the Board for a determination of whether, under the terms of Public Vehicle Operating Licence PV-5000, Trentway may offer one or both of the following services:

1. A service between Toronto and Ottawa, via Kingston, on one ticket; or
2. A service between Toronto and Ottawa, via Kingston, with a ticket for the Toronto to Kingston service and a separate ticket for the Kingston to Ottawa service.

Applicant's Case: The applicant stated that:

- their operating authority was not uncertain and they presented documents as evidence. The authority had been assembled over time and it should be looked at as a whole licence;
- the licence permited TWI to transport passengers between Kingston and Toronto and also between Kingston and Ottawa and there were no limitations to combine these portions;
- TWI proposed to show on its website that a service would be offered between Toronto and Ottawa with a stop in Kingston. They sought the Board's direction as to whether this service should be offered with the use of one ticket for the entire trip or two tickets, one for each leg of the trip;

- TWI cited several examples of Greyhound's service that they claimed was similar to what TWI was proposing. Also, Megabus was offering a service from New York City to Charlotte, NC with a transfer through Washington, DC; and
- TWI stated that there would be no transfer of vehicles but there would be a transfer of drivers. A ticket, electronic or paper, would be issued with two bar code numbers, one for each segment of the trip.

TWI offered three scenarios:

1. A passenger travels from Ottawa to Toronto with a brief stop in Kingston. Is that permitted?

2. A passenger travels from Ottawa to Toronto and elects to take a two-hour break in Kingston. Is that permitted?

3. A passenger travels from Ottawa to Toronto and decides to stay in Kingston for some sightseeing for several days. That is permitted.

TWI asked if it made sense that if scenario #3 is permitted then why isn't scenario #2 allowed? They requested that the Board allow them to operate the service using a two-part ticket.

TWI alleged that Greyhound did not contest the fact that they could offer a service between Toronto and Kingston and between Kingston and Ottawa. They could therefore provide the service on two tickets and asked the Board to authorize one seamless entity. They currently provide no service between Kingston and Ottawa.

Intervenor's Case:

Greyhound stated that:

- the operating licence in question has a long history with respect to what was originally intended when it was purchased from Voyageur Colonial Limited ("Voyageur"). The exclusion that TWI was not able to provide a Toronto to Ottawa service was inserted because Voyageur wanted to continue to operate that service. The licence was subsequently sold to Greyhound and approved by the Board; and
- the operating authority was not ambiguous, not unclear, could easily be interpreted and has had no issue before the Board. TWI was endeavouring to re-write the rules of tacking. Tacking fundamentally authorizes a licence to travel from A to B and can only travel from A to C if the licence contains no restrictions. The restriction in the licence prevents tacking and therefore TWI cannot go from A to C, i.e. Ottawa to Toronto. The restriction was written into the licence to prevent tacking from happening and therefore TWI cannot go from A to C, i.e. Ottawa to Toronto.

TWI had two options if they want to provide the Ottawa to Toronto service:

1. Make an application to the Board to remove the restriction; or
2. Make an application to the Board to provide the service and present a case to meet the test of public necessity and convenience.

Until an application is successful, the wording of the existing licence rules.

- Greyhound offers many trips where the passenger transfers at certain points on the journey. They ensure that they always abide by the terms of their operating licences; and
- TWI's licences contain a very clear and unambiguous restriction that does not allow TWI to transport passengers between Toronto and Ottawa.

Decision:

Section 8 of the *Public Vehicles Act* reads as follows:

Licence referred to Board for interpretation

1. The holder of an operating licence may, at any time, apply to the Board to interpret ambiguous provisions of the holder's licence or uncertain rights granted by the licence.

Hearing

2. Upon receipt of an application under subsection (1), the Board may, if it considers it appropriate, hold a hearing to resolve the ambiguity or uncertainty.

Licence may be amended

3. At the conclusion of the hearing, the Board may amend the licence to resolve the ambiguity or uncertainty, 1966, c.9, s 17.

The Board must decide if tacking of two portions of a licence is permitted, when there is restriction in the same licence.

The Board referred to past decisions for reference:

- an opinion from the MTO's legal counsel stating that tacking was permitted so long as the conditions attached to each component was respected;
- the Penetang Midland Coach Lines Limited decision, dated November 12, 1996, stated that "provisos do not become inoperative just because a licence is tacked to another licence." It further stated that "if they don't like this provision or the licence as worded, they have every right to apply before the Board to amend it";

- in the Decision in the matter of TWI, dated January 14, 1997, The Board stated: "The Board accepts the fact that a licensee can tack licences together to provide a single continuous service but it takes the position that when licences are tacked together, the terms and conditions of the various constituent licences must be respected. They do not become inoperative when they are tacked together with other licences." This current Board agrees with this statement and further adds that when portions of a licence are tacked with other portions of the same licence, then any and all restrictions must still be respected; and
- TWI agreed to the restriction in the licence when they purchased the licence from Voyageur in 1996 as it was not in the original licence. TWI knew what they were buying and since then have done nothing to remove the restriction.

It was concluded that:

After having heard the presentations from both parties, it is the Board's opinion that the proviso, inserted in PV-5000, namely,

No passenger shall be carried whose full ride is between the City of Ottawa or the Town of Carleton Place on the one hand, and Metropolitan Toronto or the City of Mississauga on the other hand

does not allow the tacking of the two pertinent sections of PV-5000 and precludes both:

1. a service between Toronto and Ottawa via Kingston, on one ticket; and

2. a service between Toronto and Ottawa, via Kingston, with a ticket for the Toronto to Kingston service and a separate ticket for the Kingston to Ottawa service if the stopover in Kingston is not for a reasonable length of time and just done to circumvent the above restriction.

In other words, **TWI cannot offer a "full ride" service to a passenger between Toronto and Mississauga and Carleton Place and Ottawa no matter how many tickets they use for the trip.**

Applicant: **A-1 Limousine Service Ltd. ("A-1")** **File No.: 45637-D**
Belleville, ON

Respondent: 1324474 Ontario Ltd.
o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")

Applications: Intra and extra-provincial applications to delete the current restrictions on the operating licences limiting the vehicles to a maximum seating capacity of seven passengers, exclusive of the driver.

Applicant's Case:

The applicant has been in business since 1978 serving Eastern Ontario. Their clientele includes corporate businesses, transportation events and airport services. They are not in the business of offering an airport shuttle service similar to the respondent. Their operation is strictly chartered trips in upscale vehicles. More recently, they have received an increasing number of requests to provide chartered trips to the Lester B. Pearson International Airport for groups of more than seven passengers. The groups are corporate, families and conference delegates. They turn away 3 to 4 trips per month.

The applications were supported by 13 certificates of support from individuals and corporations requesting that the Board remove the seating restrictions to accommodate the needs of larger corporate and family groups.

Respondent's Case:

Coachway stated that:

- they have provided scheduled and chartered service since 1996. Their service is 24 hours a day, 365 days a year to individuals and corporations in a variety of vehicles. They are primarily an airport shuttle service;
- to or from the Lester B. Pearson International Airport is their primary business which has seen a drastic decline of 39% since 2008;
- there was no need for an additional service when their vehicles are sitting idle. The insurance costs were also too high. Confidential financial information was provided to the Board. Coachway was a member of the Airport Ground Transportation Association serving the public need; and
- there was no proof of public need in the application that required the additional seating capacity and the application should be denied.

Decision:

The Board considered the following factors to determine if the applicant had met the statutory test of public necessity and convenience:

1. the transportation needs of the public as seen through the public witnesses;
2. the impact on existing carriers if the application was granted; and
3. the applicant's ability to provide the service.

Transportation Needs of the Public

The thirteen certificates of support from the public and large number of enquiries from potential customers for service in larger vehicles definitely expressed a public need. The public was seeking 10-15 or 15-20 passenger vehicles. They were current users of the applicant's service and were both satisfied and impressed and fully supported the application to increase the seating capacity of the vehicles. They also commented on

the need for a "door-to-door carrier."

Impact on Existing Carriers

Coachway made allegations with respect to decreased revenues but provided no detailed statistics to back the allegations. The revenue figures provided by Coachway did not relate to losses if the application was granted. The applicant's operation is limited to chartered trips only and it will not impact Coachway's scheduled airport shuttle service.

Applicant's Ability to Provide the Service

The applicant has successfully operated the business for many years and, in the Board's opinion, they can offer the additional service if the application was approved.

The application was granted.

Applicant: **417 Bus Lines Limited ("417")** **File No.: 31161-K/L**
Casselman, ON

Respondent: Greyhound Canada Transportation ULC ("Greyhound")

Applications: Intra and extra-provincial applications to amend the licences by deleting the proviso that states:

"Provided that this authority shall terminate automatically if a valid contract for commuter bus service is not in effect with the North Glengarry Prescott Russell Transport Board." In addition, a place known as Crysler in the Township of North Stormont, was added and the Township of North Glengarry was deleted from the original licences.

Applicant's Case: 417 was caught by surprise when the North Glengarry Prescott Russell Transport Board decided not to continue subsidizing the operation of a scheduled bus service from points in their geographic area to and from the City of Ottawa. They were convinced that they could provide the service under other sections of their operating authorities but this was challenged by Delaney Bus Lines Ltd.

They then developed a customer base that needed the service to and from Ottawa and Gatineau. The Board granted 417 temporary licences as no other bus operator was able to provide the service. 417 alleged that the service would have no economic impact on existing carriers as they were operating at maximum capacity. The applications were supported by eight members of the public needing the service. 417 alleged that this was not a new service and they only wanted to continue an operation to provide Monday to Friday service for commuters working in Ottawa and Gatineau.

Respondent's Case: Greyhound objected to the removal of the restriction as it adequately protected their interests. They were concerned that 417 would be permitted to operate Class "A" vehicles rather than Class "D" vehicles. They also requested the Board to add a "no tacking" clause to prevent future tacking of this authority to other authorities acquired in the future either by purchase or merger. Any tacking in the future might create a service in the Ottawa-Toronto and Ottawa-Montreal corridors currently serviced by Greyhound. They had no objections to the need of the service or the fitness of the applicant.

Decision: The Board considered the following factors when making its decision:

1. the transportation needs of the public as seen through the public witnesses;
2. the applicant's fitness and ability to provide the service; and
3. the impact on existing carriers if the applications were granted.

Greyhound had no objections to (1) and (2). The Board was satisfied that there was a public need for the service and had no reservations regarding the applicant's ability to provide the service.

In addition, Greyhound provided no substantial proof of any real economic impact on their operations if the applications were granted. They also acknowledged that they do not operate a service between Ottawa and the towns in question. The Board rejected the request by Greyhound to put a clause in the licences that no tacking of licences be permitted because there was no proof to substantiate the request.

The applications were granted.

Applicant: **Park Lane Limousine Services Inc. ("Park Lane")**
Toronto, ON

File No.: 46890-D/E

Respondents:

1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
3. Hammond Transportation Limited

Applications: Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from points in Simcoe County.

Applicant's Case: Park Lane stated that:

- they offer quality transportation services using a large fleet of limousines and limo buses that are not available in Simcoe County. They offered to expand business beyond the Greater Toronto Area at a reasonable pace; and
- they disputed the similarity of their vehicles and the respondents' vehicles. The respondents' financial information was un-

substantiated. There was no opposition for licences from the City of Hamilton. Their expansion into the County of Simcoe would not have an economic impact on the respondents.

Respondents' Case

The respondents have been in business in Simcoe County for two to seven decades and offer the service applied for.

They claim to have experienced declining revenues and escalating costs due to customers having less disposible income to spend on luxury transportation. They filed financial information to support the decline in business and claimed that licensing another carrier would further deplete their market share in the area.

Decision:

The Board had three options:

1. to grant the applications, in whole or in part, by a written hearing;
2. to deny the applications, in whole or in part; or
3. to order an oral hearing of the applications, in whole or in part.

The applications are to serve two areas: the County of Simcoe and the City of Hamilton.

In the Board's opinion based on the evidence, a written hearing to determine Simcoe County would not satisfy the requirements of natural justice and ordered an oral hearing to determine the matter. This would give the applicant an opportunity to present evidence in support of the applications. The respondents would have the opportunity to present evidence of their business, the income generated and the potential loss of income if the applications were granted.

With respect to the applications for the City of Hamilton, the public evidence was not strong but there was no opposition to that part of the application and they were granted.

Applicant: **Park Lane Limousine Services Inc. ("Park Lane")**
Toronto, ON

File No.: 46890-D/E

Respondents:

1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
3. Hammond Transportation Limited

Applications:

Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from points in Simcoe County.

Applicant's Case:

Park Lane testified that:

- their equipment was the most diverse and they provided services to a large part of Ontario;

- they regularly received customer inquiries for the larger vehicles that were not available in the local markets. Local carriers offer cheaper rates for smaller vehicles as they have no deadhead travel;
- based on the evidence, none of the respondents have the range of equipment that they have. Consequently, there would be no economic impact on the respondents. The public in Simcoe were willing to pay the additional costs involved for the use of the larger vehicles; and
- they provided no public evidence at the hearing, as they felt it was not necessary, since there was already public support on the file. In their opinion, there was no legal requirement to provide public evidence at the hearing. The need had already been established on file and it was up to the respondents to refute the evidence and to prove that the need did not exist. In their opinion, the Board should not dismiss the applications because they had no opportunity to cross-examine the respondents when the respondents decided not to present any evidence as they believed Park Lane had not met the test of public need and convenience.

Respondents' Case:

The respondents testified that:

- the Board should dismiss the applications on the grounds that the applicant had failed to meet the statutory test of public necessity and convenience. The hearing notice clearly stated evidence in support of the applications must be given orally by persons proposing to use the transportation service. Park Lane decided to produce no public evidence;
- they referred to previous Board decisions that stated that it was the applicant's responsibility to provide evidence of public necessity and convenience for the proposed service that could be tested by both the Board and the respondents; and
- the Board's threshhold was clear that there must be public support for an application. They requested the Board to dismiss the applications with costs.

Decision:

The Board stated that:

Park Lane was ready, willing and able to provide the service. However, the Board's hands were tied in that they had failed to meet the test of public necessity and convenience. Public evidence at a Board hearing is mandatory. The Notice of Hearing clearly stated that public witnesses must testify in support of the applications and no written support would be accepted. This would allow the respondents and the Board to cross-examine any of their testimony. The onus is on the applicant to prove that there is a need and they chose not to do so.

The Board also addressed the allegations by Park Lane re:

(a) the Hearing Notice was not an official document;
(b) public evidence not required at an oral hearing;

(c) letters of support on file should be considered as evidence of public support; and
(d) respondents are responsible to prove that there was no need for the applicant's service and they chose not to testify at the hearing.

The Board stated that:

(a) The Hearing Notice is an official document as it is developed pursuant to Section 6 of the *Statutory Powers Procedure Act* that applies to Board hearings.

(b) In regard to public evidence requirements at a hearing, the Board stated that there was no precedent whereby public witnesses did not testify at a hearing. This was mandatory.

(c) The letters of support on file had been considered by the Board but they failed to meet the test of public necessity and convenience. The Board then ordered that the matter be dealt with at an oral hearing.

(d) As there was no public evidence at the hearing, the respondents rightfully chose not to testify at the hearing as they had no case to meet.

The applications were dismissed.

Applicant: **Barrie Executive Transportation & Limousine Inc. ("Barrie Executive")**
Barrie, ON

File No.: 46890-RE(5)

Interested Parties:
1. Hammond Transportation Limited *("Hammond")*
2. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd. (" Barrie Newmarket")

Respondent: Park Lane Limousine Services Inc. ("Park Lane")

Application: An application by Barrie Executive under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that Park Lane conducted chartered trips from Simcoe County and was operating in contravention of the terms and conditions of their operating licence.

Applicant's Case: Barrie Executive alleged that:

- Park Lane's unlicensed trips were escalating to about one per week in spite of a Board Order to cease unlicensed operations. They continued to advertise that they provide a service in Simcoe County even though they were not licenced to do so;
- Park Lane repeatedly operated in violation of the terms and conditions of their operating authority. They have admitted to having operated unlawfully; and

- they asked the Board to cancel Park Lane's operating licences and also asked the Board to award them costs for time, effort, and preparation for the hearing, consultants, etc.

Interested Parties Case:

They requested the Board to cancel Park Lane's operating licences for their continuous disregard for the legislation. The unlawful activity was economically impacting their businesses. They also requested the Board to award them costs for incurred expenses.

Respondent's Case:

Park Lane stated that:

- they have put procedures in place to ensure that all staff were aware that they were not authorized to serve Simcoe County. A map indicating a list of municipalities in Simcoe County was provided to the staff;
- in spite of repeated requests from the public in Simcoe County, staff were strictly advised not to provide the service. They were unsuccessful in their application before the Board to obtain the authority to serve Simcoe County; and
- they asked the Board not to cancel their operating licences but insert a provision in the licences that they would be cancelled if unlicensed trips occur in the future. They have been in business since 1971. Safeguards and new policies have been put in place to ensure that there are no future unauthorized operations.

Decision:

Section 10(2) of the *Public Vehicles Act* states:

At the conclusion of the hearing, the Board may suspend or cancel the operating licence or impose temporary or permanent conditions on the licence.

Section 11(3)

At the conclusion of the hearing, if it determines that there has been a contravention, the Board may,

(a) order that the operation of the transportation service in the manner that caused the contravention stop.

The Board stated that:

- Park Lane did conduct business in Simcoe County outside the terms of their operating authority. Despite three Board Orders to cease and desist the illegal trips, Park Lane continued to provide the unauthorized business. Senior management failed to ensure that the unauthorized service ceased. They only implemented new procedures to prevent any future unauthorized trips when the situation got out of hand; and
- ordering Park Lane to cease all illegal operations would have little impact on its operations. Cancelling Park Lane's operating licences would have a serious impact on the employees and the public as its many customers would have no access to its very

specialized fleet of equipment.

The Board ordered that Park Lane's current operating licences be cancelled and be re-issued as temporary licences for a one-year period ending September 30, 2015. At that time, these licences may be made permanent under two conditions:

1. **an application to make these licences permanent is made to the Board by Park Lane Limousine Services Inc. by July 1, 2015; and**
2. **subsequently, an audit will be conducted on behalf of the Board, at the expense of Park Lane Limousine Services Inc., to ensure that Park Lane Limousine Services Inc. has complied with the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicles Transport Act.***

All the required records must be maintained by Park Lane and made available for the Board's audit. If the audit discloses any violations of the *Public Vehicles Act* or the *Motor Vehicle Transport Act,* the licences may be suspended or cancelled.

The Board also assessed costs payable by Park Lane to the Board, the Applicant and the Interested Parties.

Applicant: **Optimus Prime Corporation**
o/a "Wubs Transportation Services"
or "Wubs Transit" ("Wubs")
Winchester, ON

File No.: 46174-I/J

Respondent: Delaney Bus Lines Ltd. ("Delaney")

Applications: Extra-provincial applications to provide chartered trips:

(a) from points in the United Counties of Stormont, Dundas & Glengarry in Class "D" public vehicles; and

(b) for students, staff and chaperones under the jurisdiction of the Student Transportation of Eastern Ontario (Consortium) from points in the United Counties of Stormont, Dundas & Glengarry in school buses.

Intra-provincial application to provide chartered trips from points in the United Counties of Stormont, Dundas & Glengarry in Class "D" public vehicles.

Applicant's Case: Wubs stated that:

- they have operated school transportation and chartered trips since 2003. They served the City of Ottawa and the United Counties of Leeds and Grenville. They sold their scheduled

service authority to Evans Bus Lines with the intention that they would re-apply for chartered trips subsequent to the sale being finalized as Evans Bus Lines did not wish to operate chartered trips. Wubs developed the charter business over the years and these applications are re-applications for the licensed areas they served previously;

- Delaney does not have the authority for all of Stormont, Dundas & Glengarry. They deleted the City of Cornwall from the application to protect the interests of Delaney. None of the other licensed carriers opposed the applications;
- Wubs purchased eight 72-passenger school buses to service the school contract. As the vehicles are strictly to service the contract, operating chartered trips for the general public was important for their survival;
- Wubs alleged that they would have no impact on Delaney's current business; they have an established clientele. Delaney is only licensed for specific areas and does not serve a large part of the area applied for; and
- the applications were supported by churches, municipalities, the school board and individuals.

Respondent's Case:

Delaney stated that:

- they have been in business since 1948 and serve the United Counties of Stormont, Dundas & Glengarry. They operate a contract with the school board and also offer a chartered service in highway coaches throughout North America. They also run a scheduled service for commuters between the County of Stormont, Dundas & Glengarry and Ottawa;
- they have experienced a decline in revenue in the charter business. They listed carriers licensed in the area applied for and alleged that licensing another carrier would further impact declining sales to all licensed carriers; and
- there was no evidence to indicate a public need and convenience for the service. They meet the needs of the public and are able to accommodate the required volume. They requested the Board to deny the applications.

Decision:

The applications filed by Wubs were to fill the void created by the sale of their business to Evans Bus Lines. The market decline referred to by Delaney impacted bus business between 2011 and 2014. The decline in revenues reflected Delaney's entire chartered trip revenues. It was not broken down to isolate the revenues affected if the applications were granted by the Board. Consequently, the Board was unable to ascertain the definite impact if the applications were granted. In the Board's opinion, the granting of the applications would not increase the number of carriers but just restore the status quo.

Delaney referred to a list of licensed carriers serving the area applied for. However, none of them chose to oppose the applications. The Board could only assume that the granting of the applications would have no negative economic impact on their

operations.

Wubs has been in business since 2009. There was a brief three-month period when they were not active due to the sale to Evans Bus Lines. The current applications are to restore the previous market situation. They are not a new entrant.

The applications were granted.

Applicant: **Autolux Ltd. ("Autolux")** **File No.: 46326-INT**
Pickering, ON

Application: An application under Section 8 of the *Public Vehicles Act* asking for an interpretation of their public vehicle operating licence.

Applicant's Submissions: The request for an interpretation of the licence was being made at the suggestion of one of Autolux's clients – the Workplace Safety and Insurance Board ("WSIB"). They are seeking clarity regarding a service that starts and ends within the same municipality. Autolux offers a concierge style full service to its passengers. There was no curbside parking and each passenger was accompanied by an escort; a seamless service that goes beyond the service offered by a regular taxi or limousine.

Autolux argued that the "point" referred to in their licence referred to the origin and the destination. They argued that the point could both be within the same municipality. WSIB was seeking this clarification. Thirteen municipalities are of the opinion that Autolux does not require a municipal licence to pick-up and drop-off passengers inside their municipalities. Autolux requested the Board to re-write their operating licence to reflect the authority to provide a service that starts and ends inside a municipality. This would eliminate any confusion about the service that they provided.

Decision: The Board stated that:

Section 8 of the *Public Vehicles Act* states as follows:

Licence referred to Board for interpretation

(1) The holder of an operating licence may at any time apply to the Board to interpret ambiguous provisions of the holder's licence or uncertain rights granted by the licence.

Hearing

(2) Upon receipt of an application under subsection (1), the Board may, if it considers it appropriate, hold a hearing to resolve the ambiguity or uncertainty.

Licence may be amended

(3) At the conclusion of the hearing, the Board may amend the licence to resolve the ambiguity or uncertainty, 1966, c.9, s17.

The 2011 Annual Report of the Ontario Highway Transport Board states:

The Ontario Highway Transport Board (OHTB) administers both provincial and federal legislation – the *Ontario Highway Transport Board Act,* the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal). Under this legislation, the Board oversees the entry into and the orderly development of the business of transporting passengers for compensation in **public vehicles** wihin Ontario and to and from other jurisdictions (emphasis added).

Section 1 of the *Public Vehicles Act* defines a public vehicle as a:

"motor vehicle operated on a highway by, for or on behalf of any person for the transportation for compensation of passengers, or passengers and express freight that might be carried in a passenger vehicle, but **does not include** the cars of electric or steam railways running only upon rails, taxicabs, car pool vehicles, nor **motor vehicles operated solely within the limits of one local municipality**" (emphasis added).

Section 9(2) of the *Public Vehicles Act* states:

Municipal licence and fares, when applicable

Where such a person takes on passengers or express freight within the limits of a local municipality and discharges such passengers or express freight within the limits of that municipality, the person **may be required to obtain a licence under a by-law of that municipality** and shall, as to such passengers and express freight, comply with any tariff of fares or rates established by by-law of that municipality (emphasis added).

The Board's mandate and legislative powers are restricted to the licensing of public vehicles. Public vehicle is defined in Section 1 of the *Public Vehicles Act* and **does not include** "vehicles operated solely within the limits of one local municipality." Section 9(2) of the *Public Vehicles Act* states that an operator may require a licence from a local municipality to operate within that municipality.

To summarize the licensing of a public vehicle within a municipality, is outside the Board's jurisdiction.

Therefore, based upon the Board's mandate and this legislation, it is the Board's opinion that Public Vehicle Operation Licence, PV-5364, does not automatically authorize Autolux to pick-up or drop-off passengers within a local

municipality.

Although Autolux has been fortunate enough to have been given permission to operate within thirteen municipalities, the legislation states that a licence **may be required** and that decision is made by the municipality and not by this Board. It is the Board's suggestion that the argument emphasizing the special nature of the service offered by Autolux, the fact that they are neither a taxi nor a limousine and the unique nature of its clientele, that was so ably made by Mr. Bronskill to this Board, be made to the municipalities in question.

A second issued raised by Mr. Bronskill was the interpretation of the following clause in PV-5364:

"For the transportation of passengers on a scheduled service between points in Ontario."

It is the Board's opinion that this clause allows Autolux the authority to pick-up passengers at any point in Ontario and drop-off those passengers at any other point in Ontario providing the origin and destination of the trip are not within the same municipality. Under the terms of the licence, this service is to be offered "On Demand" and "Door-to-Door."

Applicant: **Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale")** **File No.: 23407-U/V**
South Porcupine, ON

Respondents:
1. Lacroix Bus Lines Inc. ("Lacroix")
2. Autocar Maheux Ltee. ("Maheux")

Applications: Intra and extra-provincial transfer applications to transfer the operating licences of Rochon's Bus Lines Limited.

Applicant's Case: The actual sale of the business took place in 2011. Through oversight, Tisdale failed to file the transfer applications concurrently with the negotiated purchase of the licence.

Tisdale alleged that the objections are without merit. The applications are to transfer existing licences from one area bus company to another area bus company.

Lacroix failed to demonstrate how the transfer of the licences would prejudice public necessity and convenience served by the licences. They made several allegations that were not supported by details or specifics.

Tisdale alleged that Maheux is not an "interested person" as defined in the *Public Vehicles Act* and they therefore cannot object to the applications. The transfer applications have no connection to Maheux's operations and they were endeavouring to be obstructionist based solely on business strategy. Tisdale was

operating entirely within the terms of their operating licence and Maheux had no basis to oppose the transfer applications.

Respondents' Case:

Lacroix has been in business for forty years. The decline in population has resulted in a decline in ridership, gross revenue and equipment and utilization. They have objected to the transfer applications because the additional licence will be harmful to their business, both economically and financially.

Maheux stated that they do not have licences that serve Cochrane District but they do have an economic interest in the applications as they have an application pending to serve Detour Gold Mine ("DGM") from points in the District of Cochrane.

Tisdale currently serves DGM without being properly licensed to do so. The Board should consider the illegal practices that are brought to its attention and not approve the transfer applications as it would prejudice the public necessity and convenience served by the licences.

Decision:

Sections 7(1) 7(4) of the *Public Vehicles Act* states:

(1) No operating licence shall be transferred, directly or indirectly, without the written approval of the Board.

(4) At the conclusion of the hearing, if the Board is of the opinion that the transfer will not prejudice the public necessity and convenience served by the licence, the Board shall approve the transfer and amend the licence in the name of the transferee and may further amend the licence to contain any provision permitted by subsection 6(7).

Lacroix's opposition to the transfer was presented as if it was an application for a new licence that required the applicant to meet the statutory test of public necessity and convenience, i.e. the applications would have a devastating economic and financial impact on its operations. Pursuant to subsection 7(4) of the *Public Vehicles Act*, Lacroix had to demonstrate how the transfer applications would prejudice the public necessity and convenience served by the licences. In the Board's opinion, they failed to do so and Lacroix's objection was dismissed.

With respect to Maheux's objections, the Board concluded that, as they did not hold any licence with an operational area like or similar to the licence that is the subject of the applications, they did not meet the definition of an "interested party" and their objection was dismissed.

The Board concluded that the transfer of the operating licences to the applicant will not prejudice the public necessity and convenience served by the licences and the applications were granted.

Applicant:	**Autocar Maheux Ltée ("Maheux")** **La Sarre, QC**	**File No.: 23407-RE(1)**
Respondent:	Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale")	
Application:	An application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that Tisdale was operating passenger transportation without holding the appropriate operating licence.	
Applicant's Case:	Maheux claimed to be an "interested person" as defined in Section 1 of the *Public Vehicles Act.* They have a pending application before the Board to serve Detour Gold Mine ("DGM") in the District of Cochrane and they therefore have an economic interest in the outcome of the matter. Tisdale currently serves DGM and they are not licensed to do so. Maheux requested the Board stop the illegal practices being undertaken by Tisdale.	
Respondent's Case:	Tisdale alleged that Maheux is not an interested person as defined in Section 1 of the *Public Vehicles Act* and consequently had no standing to file the application and, therefore, the application should be dismissed. Maheux holds no licence to operate in the District of Cochrane and there is no direct economic impact on their operation if the application is granted. Tisdale alleged that the transfer of the operating licence from Rochon's Bus Lines Limited to Tisdale had resolved the issue of improper authority and Maheux's application should therefore be dismissed.	
Decision:	"Interested person" as defined in the *Public Vehicles Act* means a person who has an economic interest in the outcome of a matter that is within the Board's jurisdiction. Since the legislation was passed in 1996, the Board's practice has been to interpret an interested person as being a carrier that has an economic interest in a matter because they hold an existing licence that may be economically impacted by the outcome of an application. To permit anyone without a proper licence to oppose an application or file an application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act,* would create chaos in the industry. An application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* must be filed by an existing licenced operator that has an economic interest in the matter. **In the Board's opinion, Maheux did not meet the definition of an "interested person" and the application was dismissed.**	

Applicant:	**Autocar Maheux Ltée ("Maheux")** **La Sarre, QC**	**File No.: 15150-RE(1)**
Respondent:	Rochon's Bus Lines Limited ("Rochon")	

Application:

An application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that Rochon had failed to carry on operations as a carrier for a continuous period of 30 days.

Applicant's Case:

Maheux claimed to meet the definition of "interested person" as defined in Section 1 of the *Public Vehicles Act* even though they do not serve Cochrane District. They have an application to serve Cochrane District pending before the Board on behalf of Detour Gold Mine ("DGM"). Tisdale Bus Lines Limited ("Tisdale") currently serves DGM but they are not licenced to do so.

Maheux alleged that Rochon has not operated its authorities for many years and, in fact, the whole operation closed down in 2010. As Rochon failed to continuously operate their licence in accordance with its terms and conditions, the Board should cancel their operating licence.

Respondent's Case:

Rochon alleged that:

- Maheux is not an interested person as defined in Section 1 of the *Public Vehicles Act* and they have no immediate economic interest in the matter;
- Tisdale has applied to transfer Rochon's licences. The transfer represents the potential for better service to the community and natural growth of Tisdale's business;
- Maheux has no current licence in the District of Cochrane and they therefore do not have a direct interest in Rochon's licences;
- Section 10(2) of the *Public Vehicles Act* states that the Board may suspend or cancel an operating licence if the licensee failed to carry on operations for a continuous period of thirty days. The language is deliberately permissive and affords the Board wide discretion; and
- Rochon's bus operations were seriously impacted when they lost a school contract in 2011. However, at Rochon's request, the Board did not cancel their licences. The licences were eventually sold to Tisdale Bus Lines Ltd. ("Tisdale"). There is no prejudice to the issue of public necessity and convenience as it applied to Rochon's licences that are being transferred to Tisdale.

Decision:

The sanction powers under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* were introduced in 1996 and licensed carriers were encouraged to monitor illegal operations. They could then, as an interested person, as defined in the *Public Vehicles Act,* file applications with the Board to cancel or suspend operating authorities. Interested persons, as defined in the *Public Vehicles Act*, means a person who has an economic interest in the outcome of the matter that is within the Board's jurisdiction. It has been the Board's practice to interpret an interested person as being a carrier who holds an existing licence that may be economically impacted as a result of unauthorized operations. There is no precedent to file an application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* by any person that does not hold a licence.

Maheux did have an application pending, but that does not make them an interested party. You have to be the holder of an operating licence that may be economically impacted to qualify as an interested person.

In the Board's opinion, Maheux does not currently hold a licence that may be economically impacted and, therefore, does not meet the definition of an "interested person" as defined in the *Public Vehicles Act*.

The application was dismissed.

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2014

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2014 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

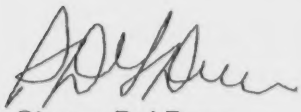
Résumés de décisions rendues 11

À: L'honorable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenante-gouverneure de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2014.

Respectueusement,

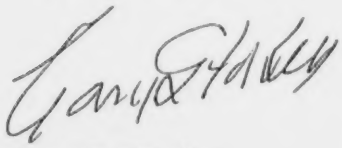


Steven Del Duca
Ministre

À: L'honorable Steven Del Duca, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2014.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2014)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire à temps partiel, Ottawa

Message du Président

Depuis sa création en 1955, la Commission des transports routiers de l'Ontario administre la législation fédérale et provinciale i.e. la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (Canada), ayant la responsabilité de contrôler l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché, l'émission des permis, l'administration de sanctions économiques et l'imposition de sanctions reliées aux activités des transporteurs.

En vertu de ces législations, la Commission reçoit deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis ou pour des privilèges additionnels et des requêtes déposées par des parties intéressées alléguant des contraventions à la loi. La Commission demeure aujourd'hui une entité de réglementation et d'adjudication indépendante et fonctionnant de manière indépendante du gouvernement.

Quoique la Commission opère avec un personnel administratif en grande partie à temps partiel elle s'efforce de contrôler ses coûts et de desservir le public et les parties prenantes de manière ponctuelle. Tous les délais indiqués dans le plan d'affaire de la Commission sont toujours respectés; en fait la plupart des décisions sont émises avant le délai cible de deux semaines.

Le but de la Commission est de simplifier pour les parties prenantes le processus de demandes. Dans les cas litigieux, le personnel de la Commission tente de guider les parties vers une solution au lieu d'encourir des frais et de prendre le temps d'une audience documentaire ou publique.

Si une audience est nécessaire, les frais de la Commission sont gardés au minimum parce la législation permet à la Commission d'imposer les frais aux parties impliquées dans l'audience.

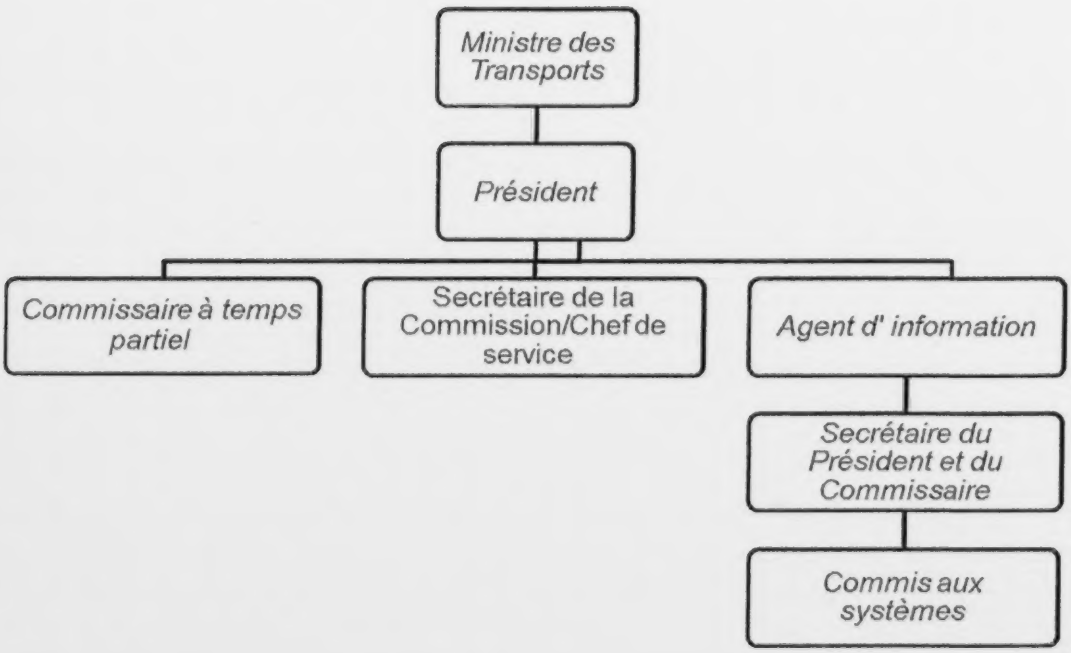
Afin d'accommoder les participants, la Commission est très flexible and tient des audiences à n'importe quel endroit en Ontario, ayant des audiences le soir afin de permettre au public de se présenter au support des demandes.

La Commission va continuer de desservir le public d'une manière efficace afin d'assurer que le système compensé de transport inter-cité de la Province de l'Ontario opère pour le bénéfice du public. Comme toujours, dans tous les dossiers, la sécurité du public voyageur est suprême dans les pratiques et les préoccupations de la Commission.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2014)



INFORMATION FINANCIÈRE

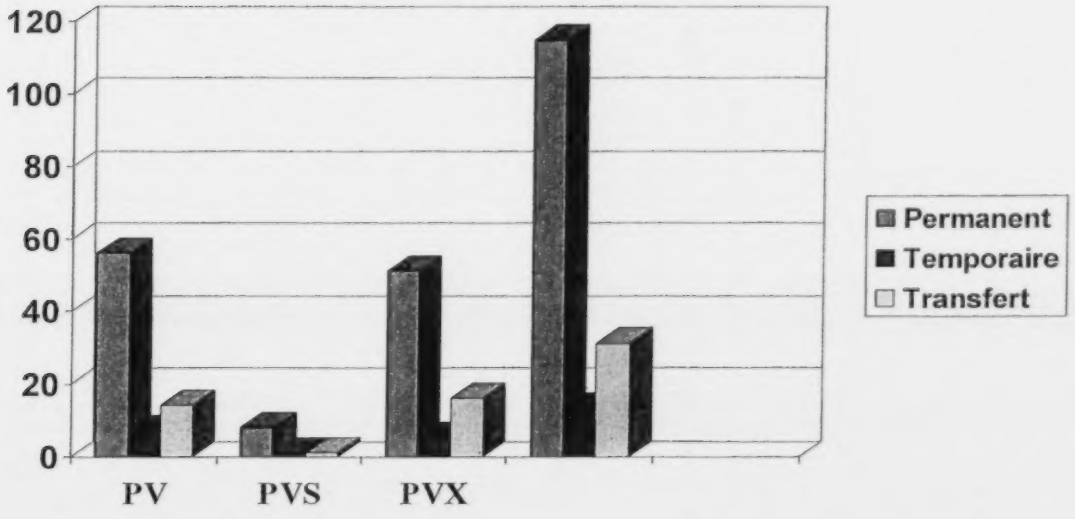
Revenus/Recouvrements	**2014**	**2013**
Frais de dépôt des demandes	60,253$	54,368$
Demandes de permis spéciaux	3,885	4,295
Frais d'audiences imposés	12,741	12,395
Échange Américain	522	-46
Total	**77,401$**	**71,012$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	422,269$	416,974$
Voyages et communications	14,106	11,002
Équipement et fournitures	23,475	25,129
Total	**459,850$**	**453,105$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**382,449$**	**382,093$**

Note: Les revenues et les recouvrements sont déposés directement au fond consolidé du revenu.

Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	56	8	51	**115**
Temporaire	7	1	5	**13**
Cession	14	1	16	**31**
TOTAL	**77**	**10**	**72**	**159**

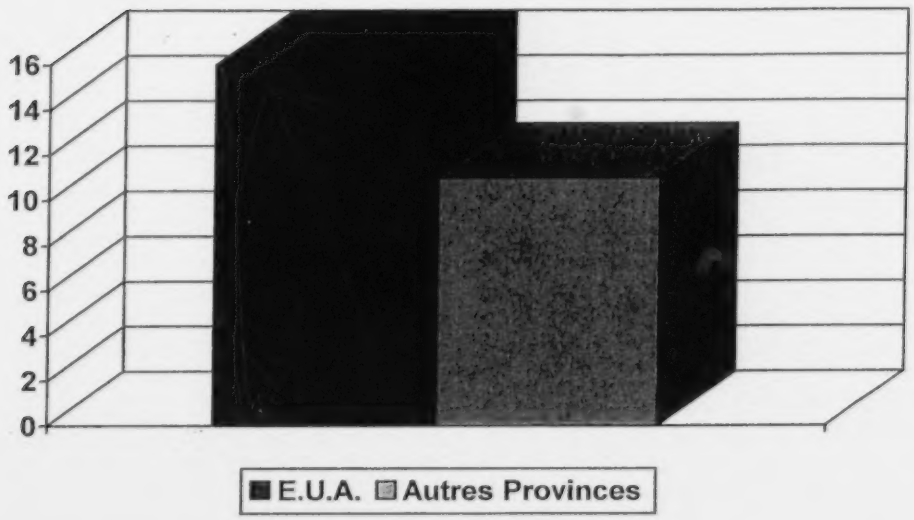
Légende:

PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la loi sur les transports routiers (entreprise intra-provinciale)

Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.		16
Autres Provinces		11
	TOTAL	**27**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	20
Alberta	1
États-Unis	12
Manitoba	2
Québec	5

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	70
Barrie	1
Durham	3
Halton	17
Niagara	3
Peel	16
Toronto	20
York	10

Région du nord	13
Cochrane	3
Muskoka	6
Parry Sound	4

Région du nord-ouest	2
Thunder Bay	2

Région de l'est	36
Frontenac	5
Hastings	3
Lennox & Addington	2
Ottawa	4
Peterborough	5
Prescott and Russell	7
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	8

Région du sud-ouest	18
Brant	1
Bruce	3
Essex	1
Huron	2
Middlesex	1
Perth	2
Simcoe	2
Waterloo	6

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2014 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732 ou par courriel à l'adresse suivante ohtb@ontario.ca.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **Trentway-Wagar Inc. («TWI»)** **Dossier: 14198**
Peterborough, ON

Intervenante: Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)

Requête: TWI a demandé à la Commission de déterminer si, selon les termes du permis de transport PV-5000, TWI peut offrir l'un ou les deux services suivants:

1. Le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant qu'un seul billet; ou
2. Le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un billet pour la portion Toronto - Kingston, et un autre billet pour la portion Kingston - Ottawa.

Preuve de la Requérante: La requérante a déclaré ce qui suit:

- le permis ne contient pas d'incertitude et preuve de ce fait a été présentée. Le privilège a été assemblé à travers les années et devrait être interprété dans son ensemble;
- Le permis permet à TWI de transporter des passagers entre Kingston et Toronto et aussi entre Kingston et Ottawa et il n'y aucune limitation à combiner les deux portions;

- TWI propose d'indiquer sur son site web qu'un service sera offert entre Toronto et Ottawa, avec un arrêt à Kingston. TWI veut obtenir un avis de la part de la Commission si un ou deux billets devraient être émis pour les portions du voyage;
- TWI a cité plusieurs exemples de services offert par Greyhound qui de l'opinion de TWI sont similaires au service qui est proposé. De plus, Megabus offre un service entre New York City et Charlotte en Caroline du Nord avec une cession à Washington; et
- TWI a indiqué qu'il n'y aura de changement d'autobus mais qu'il y aura un changement de conducteurs. Un billet, électronique ou papier, sera émis avec deux codes à barre, un pour chaque segment du voyage.

TWI a offert trois scénarios:

1. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto, arrêtant brièvement à Kingston, est-ce permis?

2. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto, arrêtant à Kingston pendant deux heures, est-ce permis?

3. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto et décide de rester à Kingston pour visiter pendant plusieurs jours. Cela est permis.

TWI s'est interrogé à savoir si le scenario No. 3 est permis alors pourquoi est-ce que le scenario No. 2 n'est pas permis? TWI a demandé à la Commission la permission d'offrir le service en utilisant un billet à deux sections.

TWI a allégué que Greyhound n'a pas disputé le fait que TWI pourrait offrir le service entre Toronto et Kingston et entre Kingston et Ottawa. En conséquence, TWI pourrait offrir le service en utilisant deux billets et a demandé à la Commission d'autoriser un service intégré. Présentement, TWI n'offre pas de service entre Kingston et Ottawa.

Preuve de l'Intervenante:

Greyhound a déclaré ce qui suit:

- le permis en question a fait l'objet d'une cession par Voyageur Colonial Limited («Voyageur») et a une longue histoire relativement à l'intention des parties lors de sa vente. Le permis contient une exclusion empêchant TWI d'offrir un service Toronto – Ottawa. Cette exclusion a été insérée dans le permis parce Voyageur voulait continuer à offrir ce service. Par la suite, ce permis a été vendu à Greyhound et la cession a été approuvé par la Commission; et
- le permis n'est pas ambigu, est clair, il peut facilement être interprété et aucune question n'a été soulevée devant la Commission relativement à ce permis. TWI essaie de réécrire les règles relatives à la liaison des permis. Fondamentalement un permis peut être lié à un permis permettant de voyager de A à B. Mais Voyager entre A et C n'est pas permis si le permis

contient des restrictions. La restriction contenue dans le permis empêche la liaison des permis et conséquemment TWI ne peut aller de A à C, i.e. Ottawa to Toronto. La restriction a été incluse dans le permis afin de prévenir la liaison des permis et conséquemment TWI ne peut aller de A à C i.e. d'Ottawa à Toronto.

TWI a deux options pour offrir le service Ottawa – Toronto:

1. Déposer une demande auprès de la Commission afin d'enlever la restriction; ou
2. Déposer une demande auprès de la Commission pour fournir le service et présenter la preuve du test de nécessité et commodité du public.

Jusqu'à ce qu'une demande soit accordée, le libellé du permis existant demeure:

- Greyhound offre plusieurs voyages sur lesquels les passagers transfèrent à certains points durant le voyage. La compagnie a toujours adhéré aux termes de ses permis; et
- les permis de TWI contiennent une restriction qui est clair et sans ambiguïté qui ne permet pas d'offrir le service Ottawa – Toronto.

Décision:

L'article 8 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* se lit comme suit:

Permis référé à la Commission pour interprétation

1. Le titulaire d'un permis peut, en tout temps, présenter une demande à la Commission afin d'obtenir l'interprétation de dispositions ambiguës ou de privilèges incertains de son permis.

Audience

2. Sur réception d'une demande en vertu de l'article 8(1), la Commission peut, si elle le considère approprié, tenir une audience afin de résoudre l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le permis peut être modifié

3. À la conclusion de l'audience, la Commission peut modifier le permis afin de résoudre l'ambiguïté ou l'incertitude.

La Commission doit décider si lier deux portions d'un permis est permis quand il y a une restriction dans le même permis.

La Commission se réfère aux décisions rendues précédemment:

- une opinion de l'avocat de Ministère des transports indiquant

que lier deux privilèges est permis en autant que les conditions attachées au permis sont respectées;

- la décision dans l'affaire Penetang-Midland Coach Lines Limited en date du 12 Novembre 1996 indique que «les dispositions d'un permis ne deviennent pas inopérantes simplement parce qu'un permis est lié à un autre.» De plus, la décision indique que «si le titulaire n'est pas satisfait de la disposition ou du libellé du permis, le titulaire peut faire une demande à la Commission pour le modifier;»
- dans l'affaire TWI en date du 14 janvier 1997, la Commission a déclaré: «La Commission accepte le fait qu'un titulaire peut lier deux permis ensemble afin d'offrir un service unique et continu mais la Commission a comme position que lorsque les permis sont liés ensemble, les termes et les conditions des permis en cause doivent être respectés. Ils ne deviennent pas inopérants lorsqu'ils sont liés ensemble avec d'autres permis». Cette Commission est d'accord avec cette affirmation et de plus la Commission ajoute que lorsque des portions d'un permis sont liés avec d'autres portions du même permis, alors chacune des restrictions doivent être respectées; et
- TWI a accepté la restriction dans le permis lorsque le permis a été acheté de Voyageur en 1996 du fait que ce n'était pas le permis original. TWI savait ce qu'elle achetait et depuis n'a rien fait pour enlever la restriction.

En conclusion:

Après avoir entendu les représentations des deux parties, la Commission est d'opinion que la disposition, ajoutée au permis PV-5000, notamment,

Aucun passager ne peut être transporté si le voyage complet est entre la Ville d'Ottawa ou la ville de Carleton Place d'une part et le Toronto Métropolitain ou la Ville de Mississauga d'autre part

ne permet pas de lier les deux sections pertinentes du permis PV-5000 et empêche:

1. le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un seul billet; et

2. le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un billet pour la portion Toronto - Kingston, et un autre billet pour la portion Kingston – Ottawa si l'arrêt à Kingston n'est pas pour un temps raisonnable et ne sert seulement qu'à contourner la restriction.

En d'autres mots, **TWI ne peut offrir «un service complet» à un passager voyageant entre Toronto et Mississauga et Carleton Place et Ottawa, peu importe le nombre de billets utilisés pour le voyage**.

Demanderesse:	**A-1 Limousine Service Ltd. («A-1»)** **Belleville, ON**	**Dossier: 45637-D**
Opposante:	1324474 Ontario Ltd. o/a «Ontario Coachway» («Coachway»)	
Demandes:	Demandes de permis de transport intra et extra-provincial afin de retirer des permis la restriction limitant le nombre de passagers pouvant être transportés à 7 passagers, excluant le conducteur.	
Preuve de la Demanderesse:	La demanderesse est en affaire depuis 1978 desservant l'est de l'Ontario. Sa clientèle est composée de clients corporatifs, de personnes organisant des événements nécessitant un transport et un service aéroportuaire. La demanderesse n'offre pas un service comme celui de l'opposante. Son entreprise se limite à un service nolisé utilisant des véhicules luxueux. Plus récemment, la demanderesse a reçu un nombre grandissant de demandes pour offrir un service nolisé en direction de l'aéroport international Lester B. Pearson pour des groupes de plus de sept personnes. Ces groupes sont clients corporatifs, des familles et des personnes allant à des conférences. La demanderesse doit refuser de trois à quatre voyages par mois. Les demandes sont supportées par 13 certificats de support de la part d'individus et de corporations demandant à la Commission de retirer la restriction sur la capacité des véhicules afin d'accommoder les besoins de groupes corporatifs et familiaux plus gros.	
Preuve de l'Opposante:	Coachway a déclaré ce qui suit: • elle fournit un service sur horaire et nolisé depuis 1996. Le service est disponible aux individus et aux corporations 24 heures par jour, 365 jours par année utilisant une variété de véhicules. Le service est principalement un service de navette aéroportuaire; • le service en direction et à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson est le service principal de l'opposante et a subi un déclin dramatique de 39% depuis 2008; • Il n'y a pas un besoin pour un service additionnel quand leurs véhicules ne sont pas utilisés. Les coûts d'assurance sont trop élevés. L'opposante a fourni de l'information financière à la Commission. Coachway est un membre de l'Association du transport routier aéroportuaire desservant les besoins du public; et • il n'y a pas de preuve de la part du public qui démontre un besoin pour la capacité additionnelle demandée et la demande doit être rejetée.	
Décision:	La Commission a pris en considération les facteurs suivants pour déterminer si la demanderesse a rencontré le test de nécessité et de commodité du public:	

1. les besoins en transport du public tels que vus par les témoins;
2. l'impact sur les transporteurs existants si la demande était accordée; et
3. la capacité de la demanderesse de fournir le service.

Les besoins en transport du public

Les treize certificats de support de la part du public et le grand nombre de demandes de la part de clients potentiels demandant le service dans des véhicules plus gros expriment clairement le besoin du public. Le public recherche des véhicules ayant une capacité de 10 à 15 passagers et de 15 à 20 passagers. Ils étaient présentement des usagers des services de la demanderesse et ils étaient satisfaits et impressionnés et ont supporté la demande pour obtenir une augmentation de la capacité des véhicules. Ils ont aussi indiqué le besoin pour un transporteur «porte à porte».

Impact sur les transporteurs existants

Coachway a fait des allégations relativement à une diminution des revenus mais n'a pas fourni de statistique supportant ces allégations. Les chiffres fournis par Coachway n'étaient pas reliés aux pertes qui seraient encourues si la demande était accordée. Les opérations de la demanderesse se limitent aux voyages nolisés et elles n'auront pas d'impact sur le service de navette aéroportuaire sur horaire de Coachway.

La capacité de la demanderesse de fournir le service

La demanderesse a exploité son entreprise avec succès pendant de nombreuses années et la Commission est d'opinion qu'elle peut fournir le service additionnel si la demande est accordée.

La demande a été accordée.

Demanderesse: **417 Bus Lines Limited («417»)** **Dossier: 31161-K/L**
Casselman, ON

Opposante: Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)

Demandes: Demandes de permis intra et extra-provincial pour modifier les permis afin d'enlever la disposition suivante:
«Pourvu que ce privilège expire automatiquement si un contrat de service de navette avec la Commission des transports de North Glengarry Prescott Russell n'est pas en vigueur». De plus, un endroit connu sous le nom de Crysler dans le canton de North Stormont, a été ajouté et le canton de North Stormont a été enlevé du permis.

Preuve de la Demanderesse: 417 a été pris par surprise quand la Commission des transports de North Glengarry Prescott Russell a décidé de ne pas subventionner le service de navette sur horaire entre divers points dans leur secteur géographique et la ville d'Ottawa et vice versa. La demanderesse était convaincue que le service pouvait être fourni en se basant sur d'autres privilèges inclus dans son permis mais cela a été contesté par Delaney Bus Lines Ltd.

417 a développé une clientèle qui avait besoin du service en direction et à partir de Gatineau et d'Ottawa. La Commission a accordé à 417 un permis temporaire à cause qu'il n'y avait pas d'autres titulaires de permis pouvant fournir le service. 417 a allégué que le service n'aura pas d'impact économique sur les autres transporteurs du fait que son équipement opère à pleine capacité. Les demandes ont reçu le support de huit membres du public qui avaient besoin du service. 417 allégué que le service n'est pas nouveau et que la compagnie veut simplement continuer d'offrir un service de navette du lundi au vendredi pour les personnes travaillant à Gatineau et Ottawa.

Preuve de l'Opposante: Greyhound s'est opposé à l'enlèvement de la restriction parce qu'elle protège adéquatement leurs intérêts. Greyhound se dite préoccupée par le fait que suite à la modification du permis 417 pourrait être permise d'exploiter des véhicules de catégorie «A» plutôt que des véhicules de catégorie «D». Greyhound a aussi demandé à la Commission d'inclure une disposition contre la liaison de permis afin d'éviter que le permis fasse l'objet de liaison avec un autre permis acquis suite à un achat ou par fusion. La liaison d'un permis avec un autre dans le future pourrait créer un service dans les corridors Ottawa-Toronto et Ottawa-Montréal qui sont présentement desservis par Greyhound. Greyhound n'avait pas d'objection relativement au besoin démontré et à l'aptitude de la demanderesse.

Décision: La Commission a considéré les facteurs suivants dans sa prise de décision:

1. les besoins en transport du public tels que vus par les témoins du public;
2. l'aptitude de la demanderesse et la capacité de fournir le service; et
3. l'impact sur les transporteurs existants si les demandes étaient accordées.

Greyhound n'avait pas d'objection aux items 1 et 2. La Commission est satisfaite que le besoin du public pour le service ait été démontré ainsi que la capacité de la demanderesse à offrir le service.

De plus, Greyhound n'a pas fourni de preuve substantielle que l'émission du permis aura un impact économique sur ses opérations. Greyhound a reconnu qu'elle n'opère de service entre Ottawa et les villes en question. La Commission a rejeté la requête de Greyhound demandant qu'une clause soit insérée dans le

permis interdisant la liaison de permis parce qu'il n'y a pas eu de preuve pour supporter une telle demande.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **Park Lane Limousine Services Inc. («Park Lane»)**
Toronto, ON

Dossier: 46890-D/E

Opposantes:

1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
3. Hammond Transportation Limited

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir du comté de Simcoe.

Preuve de la Demanderesse: Park Lane a déclaré:

- la compagnie offre des services de transport de qualité utilisant une flotte de limousines et limousine autobus qui ne sont pas disponibles dans le comté de Simcoe. La compagnie offre de prendre de l'expansion au delà du grand Toronto de manière raisonnable; et
- la compagnie a contesté la similarité de leur équipement avec celui des opposantes. L'information financière fournie par les opposantes est sans fondement. Il n'y avait aucune opposition pour le permis à partir de la ville d'Hamilton. Son expansion dans le comté de Simcoe n'aurait aucun impact économique sur les opérations des opposantes.

Preuve des Opposantes: Les opposantes opèrent dans le comté de Simcoe depuis deux à sept ans et offrent le service proposé.

Les opposantes prétendent que leurs revenus sont en baisse et que les coûts augmentent du fait que les consommateurs ont moins de revenus disponibles à dépenser sur un transport luxueux. Elles ont déposé de l'information financière supportant le déclin de revenus et ont déclaré qu'ajouter un autre transporteur va réduire un peu plus leur part de marché dans le secteur.

Décision: La Commission avait trois choix:

1. accorder les demandes, en tout ou en partie, par preuve documentaire;
2. rejeter les demandes, en tout ou en partie; ou
3. ordonner une audience publique, en tout ou en partie.

Le but des demandes est de desservir deux secteurs: le comté de Simcoe et la ville d'Hamilton.

La Commission est d'opinion en se basant sur la preuve, qu'une preuve documentaire pour approuver la demande pour le comté de Simcoe ne satisfait les exigences de justice naturelle et a donc ordonné une audience publique afin de décider du dossier. Cela permettra à la demanderesse de présenter sa preuve supportant les demandes. Les opposantes auront l'opportunité de présenter leur entreprise, les revenus générés et les pertes potentielles de revenus si les demandes sont accordées.

Relativement aux demandes qui a trait à la ville d'Hamilton, la preuve du public n'était pas très forte mais du fait qu'il n'y a pas eu d'opposition à cette portion de la demande, elles ont été accordées.

Demanderesse: **Park Lane Limousine Services Inc. («Park Lane»)**
Toronto, ON

Dossier: 46890-D/E

Opposantes:

1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
3. Hammond Transportation Limited

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir du comté de Simcoe.

Preuve de la Demanderesse: Park Lane a témoigné que:

- leur équipement est la plus diversifiée et que la compagnie dessert une grande partie de l'Ontario;
- la compagnie reçoit régulièrement des demandes de clients pour des véhicules plus gros qui ne sont pas disponibles sur les marchés locaux. Les transporteurs locaux ont des taux moins chers pour des véhicules plus petits parce qu'ils n'ont pas à voyager à vide pour aller prendre les passagers;
- en se basant sur la preuve, aucune des opposantes n'a la gamme d'équipement que la demanderesse possède. Conséquemment, il ne peut y avoir d'impact économique sur les opposantes. Le public de Simcoe est disposé à payer un peu plus cher pour le service de véhicules plus gros; et
- aucune preuve du public n'a été présentée parce qu'il a semblé que cela n'était pas nécessaire vu qu'il avait déjà du support du public au dossier. De l'opinion de la demanderesse, il n'y a pas d'exigence légale de fournir une preuve du public à l'audience. Le besoin a déjà été établi au dossier et il est de la responsabilité des opposantes de réfuter la preuve et de prouver que le besoin n'existe pas. De l'opinion de la demanderesse, la Commission ne devrait pas rejeter les demandes du fait que la demanderesse n'a pas eu l'opportunité de contre-interroger les opposantes. Les opposantes ont choisi de ne pas présenter de preuve parce que de leurs avis la demanderesse n'a pas rencontré le test de

la nécessité et la commodité du public.

Preuve des Opposantes: Les opposantes ont témoigné:

- la Commission devrait rejeter les demandes sur la base que la demanderesse n'a pas rencontré le test de la nécessité et de la commodité du public. L'avis d'audience mentionne clairement que preuve du support du public pour les demandes doit être apportée oralement par les personnes proposant d'utiliser le service de transport. Park Lane a décidé de ne pas apporter de preuve de la part du public;

- les opposantes ont référé aux décisions précédentes de la Commission qui ont indiqué qu'il est de la responsabilité de la demanderesse de fournir la preuve de la nécessité et de la commodité du public pour le service proposé qui pourrait être analysée par la Commission et les opposantes; et
- la Commission était claire qu'il doit y avoir du support pour la demande de la part du public. Les opposantes ont demandé que les demandes soient rejetées avec frais.

Décision: La Commission a déclaré que:

Park Lane était prêt, désireux et capable de fournir le service. Cependant, la Commission a les mains liées parce que la demanderesse n'a pas rencontré le test de la nécessité et la commodité du public. Il est obligatoire d'amener des témoins du public aux audiences de la Commission. L'avis d'audience indique clairement que des témoins du public doivent venir témoigner au support des demandes et que le support documentaire ne sera pas accepté. Ceci permet aux opposantes et à la Commission de contre-interroger les témoins. Le fardeau est sur la demanderesse de prouver qu'il y a un besoin et elle a choisi de ne pas présenter des témoins du public.

La Commission a aussi discuté les allégations suivantes de Park Lane:

(a) l'avis d'audience n'est pas un document officiel;
(b) la preuve du public n'est pas requise à une audience publique;
(c) les lettres de support au dossier devraient être considérées comme étant preuve du support du public; et
(d) les opposantes ont le fardeau de prouver qu'il n'y a pas de besoin pour le service proposé par la demanderesse et elles ont choisi de ne pas témoigner à l'audience.

La Commission a déclaré que:

(a) L'avis d'audience est un document officiel parce que l'avis a été développé conformément à la *Loi sur l'exercice des compétences légales* qui s'applique aux audiences de la Commission.

(b) Relativement à l'exigence de la preuve du public à l'audience, la Commission a déclaré qu'il n'y a pas de précédent par lequel les témoins du public n'ont pas témoigné à l'audience. C'est obligatoire.

(c) Les lettres de support au dossier ont été considérées par la Commission mais elles n'ont pas rencontrées le test de la nécessité et la commodité du public. La Commission a ordonné que le dossier soit décidé à une audience publique.

(d) Vu qu'il n'avait aucune preuve du public à l'audience, les opposantes ont correctement choisi de ne pas témoigner à l'audience du fait qu'il n'y avait aucune preuve à rebuter.

Les demandes ont été rejetées.

Requérante:	**Barrie Executive Transportation & Limousine Inc. («Barrie Executive»)** **Dossier: 46890-RE(5)**
Parties Intéressées:	1. Hammond Transportation Limited («Hammond») 2. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd. («Barrie Newmarket»)
Défenderesse:	Park Lane Limousine Services Inc. («Park Lane»)
Requête:	Requête par Barrie Executive en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Park Lane a opéré des voyages nolisés à partir du comté de Simcoe et opérait en contravention des termes et conditions de son permis.
Preuve de la Requérante:	Barrie Executive a allégué que: • les voyages non autorisés de Park Lane augmente jusqu'à un voyage par semaine malgré l'ordonnance de la Commission de cesser ces activités. Park Lane continue de publiciser le service offert dans le comté de Simcoe malgré que la compagnie ne soit pas autorisée à l'offrir; • Park Lane a opéré à répétition à l'encontre des termes and conditions de son permis. La compagnie a admis avoir agi ainsi; et • Barrie Executive a demandé à la Commission d'annuler les permis de Park Lane et de lui accorder des frais pour le temps, les efforts et la préparation pour l'audience, les consultants, etc.
Preuve des Parties Intéressées:	Elles ont demandé l'annulation des permis de Park Lane à cause de son inobservation continue de la loi. Les activités illégales causent un impact économique sur leurs entreprises. Elles ont aussi demandé à la Commission de leur accorder des frais pour les dépenses encourues.

Preuve de la Défenderesse: Park Lane a déclaré que:

- des procédures ont été mises en place pour s'assurer que le personnel est au courant que la compagnie n'est pas autorisée à desservir le comté de Simcoe. Une carte indiquant les villes du comté de Simcoe a été donnée au personnel;
- en dépit de demandes de la part du public dans le comté de Simcoe, le personnel a reçu instructions de ne pas offrir le service. La demande de Park Lane auprès de la Commission pour desservir le comté de Simcoe n'a pas eu de succès; et
- Park Lane a demandé à la Commission de ne pas annuler ses permis mais d'y ajouter une disposition indiquant que le permis sera annulé si des voyages nolisés non autorisés sont fournis. Park Lane est en affaire depuis 1971. Des mesures de sauvegarde et de nouvelles politiques ont été mises en place afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'autres voyages non autorisés.

Décision: L'article 10(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique:

À l'issue de l'audience, la Commission peut suspendre ou révoquer le permis d'exploitation ou l'assujettir à des conditions temporaires ou permanentes.

Article 11(3)

Si, à l'issue de l'audience, elle détermine qu'il y a eu contravention, la Commission peut:

(a) ordonner que le service de transport cesse d'être exploité de la manière qui a causé la contravention.

La Commission a déclaré que:

- Park Lane a exploité son entreprise dans le comté de Simcoe contrairement aux termes de son permis. En dépit de trois ordonnances de la Commission l'enjoignant de cesser les voyages illégaux, Park Lane a continué de fournir le service non autorisé. De nouvelles procédures pour éviter les voyages non autorisés n'ont été implantées que lorsque la situation est devenue critique; et
- ordonner à Park Lane de cesser ces opérations illégales aurait peu d'impact sur ses opérations. Annuler les permis aurait un impact sérieux sur les employés et sur le public parce que les consommateurs n'auraient plus accès à la flotte d'équipement spécialisé de Park Lane.

La Commission a ordonné que les permis de Park Lane soient annulés et des permis temporaires pour une période d'une année soient émis se terminant le 30 septembre 2015. À la fin

de la période d'un an, ces permis peuvent devenir permanents sujet à deux conditions:

1. **une demande pour que ces permis deviennent permanents doit être déposée auprès de la Commission par Park Lane et ce avant le 31 juillet 2015; et**

2. **subséquemment, une vérification sera faite pour le compte de la Commission, aux frais de Park Lane afin de s'assurer que la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* sont respectées.**

Tous les dossiers requis doivent être maintenus par Park Lane et mis à la disposition pour fins de vérification par la Commission. Si la vérification démontre qu'il y a eu violation de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* les permis pourront être suspendus ou annulés.

La Commission a fixé les frais qui doivent être payés à la Commission, à la requérante et aux parties intéressées par Park Lane.

Demanderesse: **Optimus Prime Corporation** **Dossier: 46174-I/J**
o/a «Wubs Transportation Services»
ou Wubs Transit («Wubs»)
Winchester, ON

Opposante: Delaney Bus Lines Ltd. («Delaney»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé extra-provincial:

(a) à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des véhicules de catégorie «D»; et

(b) pour le transport d'étudiants, personnel et chaperons sous la juridiction de Student Transportation of Eastern Ontario (Consortium) à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des autobus scolaires.

Demande de permis de transport nolisé intra-provincial à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de la Demanderesse: Wubs a déclaré que:

- la compagnie offre du transport scolaire et des voyages nolisés depuis 2003. La compagnie dessert la ville d'Ottawa et les

comtés unis de Leeds et Grenville. Le privilège permettant un service sur horaire a été vendu à Evans Bus Lines avec l'intention de faire une demande de voyage nolisé après la vente du fait que Evans bus Lines ne désirait faire des voyages nolisés. À travers les années Wubs a développé son entreprise de transport nolisé et les demandes ne visent qu'à obtenir un permis pour desservir les secteurs qu'il desservait avant la vente;

- Delaney n'a pas de permis pour desservir la totalité de Stormont, Dundas et Glengarry. Wubs a retiré de sa demande le privilège de desservir la ville de Cornwall afin de protéger les intérêts de Delaney. Aucun des autres transporteurs n'ont opposé les demandes;
- Wubs a acheté huit autobus scolaires ayant une capacité de 72 passagers afin de transporter les étudiants et remplir le contrat scolaire. Les autobus ne servent qu'à faire du transport en vertu du contrat scolaire et opérer des voyages nolisés est vital à sa survie;
- Wubs a allégué qu'il n'y aurait aucun impact sur les opérations de Delaney; la compagnie a une clientèle établie. Delaney détient un permis pour desservir seulement spécifiques secteurs et ne dessert pas une grande partie du secteur faisant l'objet de la demande; et
- Les demandes ont reçu le support de municipalités, d'églises, de la commission scolaire et d'individus.

Preuve de l'Opposante:

Delaney a déclaré que:

- la compagnie est en affaire depuis 1948 et dessert les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry. La compagnie a un contrat de transport scolaire et offre aussi des voyages nolisés à travers l'Amérique du Nord utilisant des véhicules de catégorie «A». La compagnie offre aussi un service de navette pour les travailleurs entre les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry et la ville d'Ottawa;
- la compagnie a souffert d'un déclin dans ses revenus provenant des voyages nolisés. La compagnie a fait une liste des transporteurs dans le secteur faisant l'objet des demandes et a allégué qu'ajouter un autre transporteur va avoir un impact additionnel sur tous les transporteurs du secteur; et
- il n'y pas de preuve qui indique un besoin de la part du public pour le service. La compagnie rencontre les besoins du public et est capable d'accommoder le volume de clientèle. La compagnie a demandé à la Commission de rejeter les demandes.

Décision:

Les demandes déposées par Wubs avaient pour but de combler le vide laissé par la vente de leur commerce à Evans Bus Lines. Le déclin du marché auquel Delaney fait référence a eu un impact sur l'industrie du transport par autobus entre 2011 et 2014. Le déclin des revenus s'est reflété dans les revenus de voyages nolisés de Delaney. Aucune preuve n'a été apportée pour démontrer qu'il y

aura déclin de revenus si les demandes sont accordées.

Conséquemment la Commission n'est pas capable de déterminer l'impact définitif si les demandes étaient accordées. La Commission est d'opinion que l'émission des permis demandés n'augmentera pas le nombre de transporteurs mais seulement restaurera le status quo.

Delaney s'est référé à la liste des transporteurs desservant le secteur faisant l'objet des demandes. Cependant aucun d'eux n'a choisi de s'opposer aux demandes. La Commission ne pouvait que conclure que l'émission des permis n'aura aucun impact économique sur leurs opérations.

Wubs est en affaire depuis 2009. Il y a un bref hiatus de trois mois lorsqu'il n'était pas actif à cause de la vente à Evans Bus Lines. Les demandes ne font que restaurer la situation précédente du marché.

Les demandes ont été accordées.

Requérante: **Autolux Ltd. («Autolux»)** **Dossier: 46326-INT**
Pickering, ON

Requête: Requête en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* demandant l'interprétation d'un permis.

Représentations de la Requérante: La demande d'interprétation du permis a été déposée suite à la suggestion faite par l'une des clientes d'Autolux – Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail («CSPAAT»). La requérante voulait obtenir clarification relativement au service commençant et se terminant à l'intérieur d'une même municipalité. Autolux offre à ses passagers un service complet de type concierge. Il n'y a pas de stationnement sur le bord de la rue et chaque passager est accompagné d'un accompagnateur; un service qui va au-delà du service offert par un taxi régulier ou une limousine.

Autolux a argumenté que le «point» auquel il est référé dans son permis réfère à l'origine et la destination. Il a aussi argumenté que le point pouvait être à l'intérieur de la même municipalité. CSPAAT voulait obtenir cette clarification. Treize municipalités sont d'opinion qu'Autolux n'a pas besoin d'un permis municipal pour prendre et déposer des passagers à l'intérieur de leurs municipalités. Autolux a demandé à la Commission de réécrire son permis afin de refléter l'autorisation de fournir un service qui commence et finit à l'intérieur d'une municipalité. Cela éliminerait la confusion relativement au service qu'Autolux fournit.

Décision: La Commission a déclaré que:

L'article 8 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*

énonce ce qui suit:

(1) Le titulaire d'un permis d'exploitation peut en tout temps demander à la Commission d'interpréter des dispositions ambiguës de son permis ou des droits incertains qu'accorde son permis.

Audience

(2) Sur réception d'une demande visée au paragraphe (1), la Commission peut, si elle l'estime approprié, tenir une audience pour éliminer l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le permis peut être modifié

(3) À l'issue de l'audience, la Commission peut modifier le permis pour éliminer l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année 2011 indique:

la Commission des transports routiers de l'Ontario administre la législation fédérale et provinciale i.e. la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la Loi sur les transports routiers (Canada). En vertu de ces législations, la Commission a la responsabilité de réguler l'entrée et le développement ordonné du transport rémunéré de passagers dans des **véhicules de transport en commun** en Ontario et à partir de d'autres juridictions et vice versa (emphase ajoutée).

L'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* définit véhicule de transport en commun comme suit:

«un véhicule automobile exploité sur une voie publique pour une personne ou pour son compte et qui assure le transport, moyennant rétribution, de passagers ou de passagers et de fret exprès qui peuvent être transportés dans un véhicule servant au transport de passagers, mais **n'inclut pas** les voitures de chemin de fer électrique ou à vapeur ne circulant que sur des rails, les taxis, les véhicules de covoiturage ainsi que les **véhicules automobiles exploités seulement dans les limites d'une municipalité locale**» (emphase ajoutée).

L'article (9)(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique ce qui suit:

Permis municipal et taux lorsqu'applicable

Si une personne charge et décharge des passagers ou du fret exprès dans les limites d'une municipalité locale, **elle peut être requise d'obtenir un permis délivré en vertu d'un règlement de**

cette municipalité. Pour ce qui est de sa charge, elle se conforme aux taux ou tarifs qui sont établis par règlement de cette municipalité (emphase ajoutée).

Le mandat et les pouvoirs législatifs de la Commission se limitent à l'émission de permis pour utiliser des véhicules de transport en commun. L'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* définit ce qu'est un véhicule de transport en commun et la définition **n'inclut pas** les «véhicules exploités seulement à l'intérieur des limites d'une municipalté locale». L'article 9(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique qu'il peut être nécessaire pour un exploitant d'obtenir un permis d'une municipalité locale pour opérer à l'intérieur des limites de cette municipalité.

En résumé l'émission de permis pour utiliser un véhicule de transport en commun à l'intérieur d'une municipalité n'est pas de la juridiction de la Commission.

Conséquemment en se basant sur le mandat de la Commission et la loi, la Commission est d'opinion que le permis PV-5364 n'autorise pas automatiquement l'embarquement et le débarquement de passagers à l'intérieur d'une municipalité locale.

Quoiqu'Autolux ait eu la chance d'obtenir la permission de la part de treize municipalités d'exploiter à l'intérieur de leurs limites, la loi indique qu'un permis **peut être requis** et la décision d'en demander un est du ressort de la municipalité et pas de la Commission. La Commission suggère que l'argument tenant compte tenu de la nature spéciale du service offert par Autolux, le fait que la compagnie n'est pas un service de taxi ou un service de limousine et la nature unique de sa clientèle, qui a été présenté éloquemment par M. Bronskill, soit présenté aux municipalités en question.

M. Bronskill a soulevé une deuxième question relativement à l'interprétation du paragraphe suivant du permis PV-5364:

«Pour le transport sur horaire de passagers entre divers endroits en Ontario.»

La Commission est d'opinion que ce paragraphe permet à Autolux de prendre des passagers à n'importe quel endroit en Ontario et de les débarquer à tout autre endroit en Ontario pourvu que les points d'origine et de destination du voyage ne soient pas à l'intérieur des limites d'une même municipalité. En vertu des termes du permis, ce service est offert sur demande et porte à porte.

Demanderesse:	**Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale») South Porcupine, ON**	**Dossier: 23407-U/V**
Opposantes:	1. Lacroix Bus Lines Inc. («Lacroix») 2. Autocar Maheux Ltée («Maheux»)	
Demandes:	Demandes de cession de permis de transport intra et extra-provincial des permis détenus par Rochon's Bus Lines Limited.	
Preuve de la Demanderesse:	La vente du commerce s'est faite en 2011. Par inadvertance, Tisdale n'a pas déposé les demandes de cession concurremment avec l'achat des permis. Tisdale a allégué que les oppositions sont sans mérite. Les demandes visent la cession de permis existants d'une compagnie de transport du secteur à une autre compagnie de transport du même secteur. Lacroix n'a pas démontré comment la cession des permis causerait un préjudice à la nécessité et la commodité du public desservit par les permis. Lacroix a fait des allégations qui n'étaient supportées par des détails et des faits spécifiques. Tisdale a allégué que Maheux n'est pas une «personne intéressée» au sens de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de ce fait ne peut s'opposer aux demandes. Les opérations de Maheux n'ont aucune connexion avec les demandes de cession et il ne cherchait qu'à faire de l'obstruction simplement pour des raisons de stratégies commerciales. Tisdale opérait entièrement selon les termes de ses permis et Maheux n'avait aucune raison pour opposer la cession des permis.	
Preuve des Opposantes:	Lacroix est en affaire depuis quarante ans. Le déclin de la population a résulté en un déclin de passagers, de revenus bruts et en équipement et de l'utilisation. Lacroix s'est opposé à la cession des permis parce que le permis additionnel sera nuisible à son entreprise, économiquement et financièrement. Maheux a déclaré qu'il n'a pas de permis pour desservir le district de Cochrane mais qu'il a un intérêt économique dans les demandes du fait qu'il a une demande pendante pour desservir Detour Gold Mine («DGM») à partir de points dans le district de Cochrane. Présentement Tisdale dessert DGM sans détenir le permis pour ce faire. La Commission devrait prendre en considération les pratiques illégales qui ont été portées à son attention et ne pas approuver les demandes de cession du fait que cela causerait un préjudice à la nécessité et la commodité du public desservit par les permis.	
Décision:	Les articles 7(1) et 7(4) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique:	

(1) Le permis d'exploitation ne peut être cédé, directement ou indirectement, sans l'approbation de la Commission.

(4) À l'issue de l'audience, si elle estime que la cession n'ira pas à l'encontre des besoins et de la commodité du public visés par le permis, la Commission approuve la cession et modifie le permis au nom du cessionnaire. Elle peut modifier notamment le permis pour les dispositions autorisées par le paragraphe 6 (7).

L'opposition de Lacroix a été présentée comme si la demande était pour de nouveaux permis et que le demandeur devrait prouver le test statutaire de la nécessité et de la commodité du public, i.e. que les demandes auraient un effet économique et financier dévastateur sur ses opérations. En vertu du paragraphe 7(4) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, Lacroix devait démontrer comment les demandes de cession causeront un préjudice à la nécessité et la commodité du public visées par les permis. La Commission est d'opinion que Lacroix a failli dans sa démonstration et son objection a été rejetée.

Relativement aux objections de Maheux, la Commission a conclu que, du fait que Maheux ne détient pas de permis couvrant la secteur opérationnel similaire à celui qui fait l'objet des demandes, Maheux ne rencontre pas la définition d'une «partie intéressée» et son opposition a été rejetée.

La Commission a conclu que la cession des permis au nom de la demanderesse ne causera pas préjudice à la nécessité et la commodité du public visées par les permis et les demandes ont été accordées.

Requérante: **Autocar Maheux Ltée («Maheux»)** **Dossier: 23407-RE(1)**
La Sarre, QC

Défenderesse: Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)

Requête: Requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Tisdale offrait un service de transport de passagers sans détenir le permis requis.

Preuve de la Requérante: Maheux prétend qu'il est une «personne intéressée» telle que définit à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Maheux a une demande pendante auprès de la Commission afin de desservir Detour Gold Mine («DGM») dans le district de Cochrane et de ce fait il a un intérêt économique dans le dénouement de cette affaire. Présentement, Tisdale fournit le service à DGM et il ne détient pas de permis pour le faire. Maheux a demandé à la Commission de faire arrêter les pratiques illégales entreprises par Tisdale.

Preuve de la Défenderesse: Tisdale a allégué que Maheux n'est pas une «partie intéressée» tel que définit à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et conséquemment la requête déposée par Maheux n'est pas recevable et elle devrait être rejetée. Maheux n'a aucun permis pour desservir le district de Cochrane et il n'y aura donc aucun impact économique si un permis était accordé à Tisdale. Tisdale a allégué que la cession du permis détenu par Rochon's Bus Lines Limited à Tisdale a résolu la question de l'absence de permis et la requête de Maheux devrait donc être rejetée.

Décision: L'expression «personne intéressée» est définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* comme signifiant une personne qui a un intérêt financier dans l'issue d'une affaire qui relève de la compétence de la Commission.

Depuis l'adoption de la législation en 1996, la pratique de la Commission a été d'interpréter la notion de personne intéressée comme celle d'être un transporteur qui a un intérêt économique dans un dossier parce qu'il détient un permis et que son opération peut subir un impact économique dans l'issue d'un dossier.

De permettre toute personne sans le permis approprié de s'opposer à une demande ou de déposer une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* créerait un chaos dans l'industrie. Une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* doit être déposée par un transporteur qui détient un permis qui a un intérêt économique dans le dossier.

La Commission est d'opinion que Maheux ne rencontre pas la définition de «personne intéressée» et la requête est rejetée.

Requérante: **Autocar Maheux Ltée («Maheux»)** **Dossier: 15150-RE(1)**
La Sarre, QC

Défenderesse: Rochon's Bus Lines Limited («Rochon»)

Requête: Requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Rochon's n'a pas exploité son permis comme transporteur pendant une période continue de 30 jours.

Preuve de la Requérante: Maheux a prétendu qu'il rencontre la définition de «personne intéressée» telle que définie à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* même si la compagnie ne dessert pas le district de Cochrane. Maheux a une demande pendante auprès de la Commission afin de desservir Detour Gold Mine («DGM»). Présentement Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale») fournit le service à DGM et il ne détient pas de permis pour le faire.

Maheux allégué que Rochon n'a pas exploité ses permis pendant

de nombreuses années et en fait l'exploitation au complet a cessé en 2010. Comme Rochon a cessé d'exploiter son permis de façon continue conformément aux termes et conditions de son permis, la Commission devrait annuler son permis.

Preuve de la Défenderesse: Rochon a allégué:

- Maheux n'est pas une personne intéressée tel que défini à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la compagnie n'a aucun intérêt économique immédiat dans le dossier;
- Tisdale a fait une demande pour transférer les permis détenus par Rochon. La cession représente un potentiel pour un meilleur service à la communauté et la croissance de l'entreprise de Tisdale;
- Maheux n'a pas présentement de permis pour desservir le district de Cochrane et conséquemment il n'a pas d'intérêt direct dans les permis de Rochon;
- l'article 10(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique que la Commission peut suspendre ou annuler un permis si le titulaire cesse d'offrir le service pendant une période continue de 30 jours. Le texte est délibérément permissif et donne à la Commission une large discrétion; et
- la perte du contrat de transport scolaire a eu un impact sérieux sur les opérations de Rochon. Cependant, à la demande de Rochon la Commission n'a pas annulé ses permis. Les permis ont été éventuellement vendus à Tisdale Bus Lines Ltd. («Tisdale»). Il n'y a pas de préjudice à la nécessité et commodité du public relativement aux permis que détient Rochon qui sont transférés à Tisdale.

Décision:

Les pouvoirs de sanctions en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ont été introduits en 1996 et les transporteurs ont été encouragés à surveiller les opérations illégales. Conséquemment, ils pourraient, comme personne intéressée, telle que définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, déposer des requêtes auprès de la Commission pour annuler ou suspendre des permis. L'expression «personne intéressée» telle que définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* signifie une personne qui a un intérêt économique dans l'issue d'une affaire qui tombe sous la juridiction de la Commission. La pratique de la Commission a été d'interpréter la notion de personne intéressée comme celle d'être un transporteur qui a un intérêt économique dans un dossier parce qu'il détient un permis et que son opération peut subir un impact économique résultant des opérations illégales. Le dépôt d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par une personne qui ne détient pas de permis est sans précédent.

Maheux avait une demande de permis pendante auprès de la Commission mais cela ne fait pas de la compagnie une personne intéressée. La personne doit détenir un permis qui peut subir un

impact économique pour être qualifiée de personne intéressée.

La Commission est d'opinion que Maheux ne détient pas présentement de permis qui peut subir un impact économique et conséquemment Maheux ne rencontre pas la définition de «personne intéressée» telle que définie dans la *Loi* sur les véhicules de transport en commun.

La requête a été rejetée.